
Saint-Malo et les guerres maritimes du Ponant durant l'Affaire d'Écosse (1512-1560). Une singulière absence

*Saint-Malo and the Naval wars of the west during the Scottish Affair
(1512-1560). A surprising absence*

Hervé Le Goff



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/3906>

DOI : 10.4000/abpo.3906

ISBN : 978-2-7535-7691-9

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 6 décembre 2018

Pagination : 25-46

ISBN : 978-2-7535-7572-1

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Hervé Le Goff, « Saint-Malo et les guerres maritimes du Ponant durant l'Affaire d'Écosse (1512-1560). Une singulière absence », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 125-3 | 2018, mis en ligne le 06 décembre 2020, consulté le 06 janvier 2021. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/3906> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/abpo.3906>

© Presses universitaires de Rennes

Saint-Malo et les guerres maritimes du Ponant durant l’Affaire d’Écosse (1512-1560)

Une singulière absence

Hervé LE GOFF

Historien, professeur retraité de l’enseignement secondaire et supérieur

On n’écrit pas sur le passé de Saint-Malo sans prendre le risque de heurter quelques préjugés, tant la réputation de cette ville est encore chargée de mythes, parfois complaisamment entretenus. De solides travaux ont depuis plusieurs décennies éclairé l’histoire de cette cité, mesuré son incontestable puissance maritime et économique, confirmé son influence nationale et internationale, et justifié la réputation de ses « Messieurs », négociants, corsaires ou découvreurs. Mais il reste encore du travail à accomplir pour restaurer au mieux certaines séquences de son passé. Tout particulièrement durant le xvi^e siècle, période charnière s’il en est dans l’histoire de l’Europe, de la France, et plus encore peut-être – *mutatis mutandis* – de la Bretagne. La découverte fortuite d’un complément inédit aux Mémoires de Frotet de la Landelle¹ permet par exemple de redessiner la carte politique de Saint-Malo durant la Ligue (1588-1598) sensiblement différente de celle habituellement retenue, et d’émettre plus que des doutes sur la réalité de la « République malouine », *utopia* pourtant si souvent célébrée. Les recherches que j’ai par ailleurs entreprises sur la participation de la Bretagne aux opérations militaires extérieures menées par la France durant la récurrente affaire d’Écosse (1510-1560)² m’ont de même conduit à m’interroger sur la place occupée par Saint-Malo dans ce conflit international. On pouvait *a priori* l’imaginer importante tant l’affaire généra, durant ce demi-siècle, d’opérations maritimes massives au cours desquelles les

1. LE GOFF, Hervé, « La fin de la République malouine (1594). Quelques pages inédites de Frotet de la Landelle? », *Bulletins et Mémoires de la Société Archéologique et Historique d’Ille-et-Vilaine*, tome CXX, 2016, p. 83-105.

2. LE GOFF, Hervé, *La Bretagne et les opérations militaires extérieures au xvi^e siècle. Première époque (1510-1560)* : « Les testes tournées vers l’Ecosse ». *Un conflit décisif pour l’intégration du duché au royaume*, à paraître.

forces navales bretonnes et normandes – de guerre ou marchandes – ont joué un rôle de premier plan. L'observation des faits conduit cependant à bousculer certaines évidences si établies qu'on n'ose parfois les questionner. Mais il convient d'abord d'établir les événements dont il s'agit, d'autant qu'ils ont été largement oubliés par l'historiographie bretonne.

**« L'Océan qui étreint les costes de Bretagne/
Et les bords Écossois... »**

Les effets d'un vieux contrat d'assistance mutuelle passé au Moyen Âge entre les royaumes de France et d'Écosse – « l'*Auld alliance* » – se font sentir dès le moment où le jeune roi d'Angleterre, Henry VIII, rejoint en 1511 la Ligue catholique formée par le pape Jules II, Ferdinand d'Aragon, la République de Venise, les cantons suisses et bientôt l'empereur Maximilien pour s'opposer à la politique italienne du roi de France Louis XII. Placée à l'origine loin du théâtre des opérations militaires, la Bretagne va bientôt se retrouver au cœur du conflit, auquel elle va participer pleinement comme duché associé à la Couronne puis comme province d'État. Répondant aux visées de Henry VIII sur l'Écosse, Louis XII reconduit, le 22 mai 1512, le vieux traité d'assistance passé jadis avec les Scots pour assister le roi Jacques V Stuart, puis la régente Marie de Guise, et ouvrir ainsi un front secondaire afin d'y occuper l'Anglais.

En raison de sa position stratégique et de ses capacités portuaires et navales, la Bretagne devient ainsi un instrument majeur de la politique européenne de la France. Durant le demi-siècle que dure l'affaire écossaise, avec ses alternances de guerre, de trêves et de paix simulées, sous les règnes de Louis XII, François I^{er} et Henri II, d'importantes flottes réunissant parfois cent voire deux cents navires se concentreront dans les ports bretons. Nantes, Brest, Le Croisic, Le Conquet serviront à plusieurs reprises de base de départ ou de regroupement pour des expéditions militaires extérieures d'une ampleur sans précédent et jamais atteinte par la suite. Des havres plus modestes comme Vannes, Guérande, Douarnenez, Tréboul, Camaret, Loctudy, Audierne, Roscoff, Saint-Pol-de-Léon, Tréguier, Saint-Brieuc³ armeront en guerre et fourniront aux campagnes royales navires, équipages et pilotes⁴. Au départ de Brest s'embarqueront pour l'Écosse environ 5 000 hommes en 1523, 3 000 en 1543, 6 500 en 1545, 6 000 à 7 000 en 1548, 4 000 en 1549, 1 500 en 1554, fantassins et cavaliers, qu'il fallait aussi rapatrier, leur temps de service révolu, sans parler des « projections » inter-médières plus discrètes de quelques compagnies pour rafraîchir le corps

3. « Doléances baillées par l'ambassadeur d'Angleterre au Roy touchant les prises faictes par les navires et gens de guerre de Bretagne », Arch. dép. de Loire-Atlantique, E 203/8.

4. Dès la fin du xv^e siècle, les pilotes de Brest et du Croisic étaient déjà tenus pour « maîtres experts » de ce « noble, tres subtil, habille, courtoys, azardeux, et dangereux art et mestier de la mer » (Pierre GARCIE, dit FERRANDE, *Le grand routtier et pyllotage et encrage de la mer*, Poitiers, 1520).

expéditionnaire. On peut ainsi mesurer le besoin en navires de charge et d’escorte. Pour le transport d’un homme (hors équipage), il fallait disposer d’un tonneau-jauge, et pour celui de 20 chevaux et de leur nourriture huit barques de 20 tonneaux⁵. Pas moins de 60 navires de transport furent nécessaires, en 1549, pour assurer la traversée de 500 à 600 bêtes. En juin 1548, cent navires accompagnés par vingt galères et quatre grands vaisseaux de guerre royaux quittent Brest pour porter en Écosse 7 000 hommes, leurs chevaux, armement et nourriture.

Durant toute cette période transiteront aussi par les ports bretons à destination de l’Écosse, et de l’Écosse vers la Bretagne, plus ou moins discrètement escortées, des personnalités diverses : ambassadeurs, transfuges, prélats et légats pontificaux, et jusqu’à la jeune reine d’Écosse, Marie Stuart, exfiltrée de son pays à la barbe des Anglais, qui débarque à Roscoff en août 1548. Pour ces opérations étaient utilisés les navires royaux de guerre (galères, galéasses, galions), mais surtout les navires marchands de tous types, équipés en guerre ou non, réquisitionnés ou librement placés par leurs maîtres et capitaines au service du roi. Et l’on sait que la Bretagne n’en manquait pas.

Les effets induits de cette guerre du Ponant conduisent aussi la Bretagne à fournir des navires, pilotes et équipages pour protéger la Guyenne contre les Espagnols (1521) ravitailler Fontarabie (1523), attaquer les côtes anglaises (1542), contrarier le commerce ennemi en arraisonnant ses navires, protéger les rivages bretons contre les représailles espagnoles, flamandes ou anglaises et les attaques préventives (1512, 1513, 1522, 1558, etc.). À ces occasions, les plus grosses unités navales régulières bretonnes, françaises, espagnoles, anglaises, écossaises, flamandes se croiseront, s’affronteront, se réfugieront ainsi dans les eaux du duché.

Cette agitation maritime⁶ guerrière sans précédent est encore mal connue, probablement parce que les sources primaires d’origine française ou bretonne relatives à ces opérations restent fragmentaires et dispersées. Mais elles sont utilement complétées par des fonds exogènes importants à la mesure même des événements dont il s’agit, car jamais plus peut-être que durant cette période, la Bretagne n’aura été autant surveillée par les services de renseignements étrangers, anglais tout particulièrement. De la lecture des unes comme des autres se dégage une impression générale : contrairement à ce que l’on connaît pour une période plus récente de Saint-Malo, de ses *Messieurs*, de son port, de sa flotte, de ses marins, corsaires,

5. BnF, Ms. Fr. 22310, f° 111.

6. Je ne parle pas ici des attaques terrestres ennemies qui ponctuent cette période, ni des compagnies d’embarquement qui sillonnent la Bretagne, à l’aller comme au retour, ni des levées de francs-archers, celles nombreuses des gentilshommes du ban et arrière-ban chargés des garnisons et de la surveillance côtières, mouvements de troupes longtemps oubliés aussi par les historiens bretons. La récente thèse de Pol Vendeville (« *S’ils te mordent, mords-les* ». *Penser et organiser la défense d’une frontière maritime aux XVI^e et XVII^e siècles en Bretagne (1491-1674)*), Hervé Drévilhon (dir.), Paris I-Panthéon-Sorbonne, 2014) vient d’en réaliser l’étude.

et aventuriers de la mer, la cité n'a participé que maigrement à cette exceptionnelle mobilisation maritime et guerrière. Cette singularité impressionnante demande à être confirmée et précisée.

Et Saint-Malo dans tout cela ?

On ne peut naturellement exclure totalement l'idée que cette absence n'est qu'apparente en raison d'un déficit d'information. Saint-Malo apparaît par exemple d'une façon insistante dans la correspondance secrète et diplomatique anglaise lorsqu'au printemps 1514 des rumeurs courent en Angleterre. Elles prétendent que 12 000 mercenaires allemands ont été réunis à Saint-Malo pour y embarquer à destination de l'Angleterre. Certains parlent même de 20 000 « Lansquenets et autres » prévus pour passer en Écosse⁷. Henry VIII reçoit confirmation le 16 août que se préparait, dans les ports bretons, une grande flotte armée pour convoyer en Écosse deux de ses ennemis mortels : John Stuart, duc d'Albany, partisan écossais de l'alliance française, et Richard de la Pole, duc de Suffolk, prétendant au trône d'Angleterre⁸. Les espions adressés pour s'assurer du fait lui confirment qu'une armada doit « convoyer *White Rose* [surnom de Suffolk] en Écosse, en mars suivant, et [ainsi] commencer la guerre contre l'Angleterre⁹ ». Mais ils n'indiquent ni les lieux de concentration ni le nombre de navires, ni celui des troupes embarquées. La raison en est peut-être qu'ils ne rendent encore compte que d'un projet. La chronique d'Edward Hall (1542)¹⁰ précise pourtant que ces lansquenets, engagés par le roi de France pour servir de La Pole et stationnés un temps en Normandie dans l'attente de passer en Angleterre, s'étaient révoltés, contraignant le roi à mener une partie d'entre eux à Saint-Malo pour y embarquer, mais on ne sait pour où.

Beaucoup d'imprécisions voire d'impossibilités dans ces rapports rendent cette opération très problématique. Le long délai de plusieurs mois entre le début d'éventuels préparatifs et la date envisagée pour l'appareillage ne doit pas surprendre, c'était le lot des opérations de guerre de cette nature qui nécessitaient la réunion, l'armement et l'avitaillement de plusieurs dizaines de grands navires devant transporter des milliers d'hommes. Une telle concentration de 10 000 à 20 000 soldats réalisée aussi longtemps en amont de leur embarquement n'est guère envisageable, ni logistiquement ni financièrement. S'il ne s'agissait pas seulement de rumeurs fondées sur un projet resté sans suite, il est probable que cette opération a été rapidement interrompue en raison de l'évolution d'une situation internationale alors mouvante. Le *Hall's Chronicle* conclut d'ailleurs que « *this jorney toke no effect* ». On peut penser aussi que ces seuls prémices n'auraient pas

7. John Wiltshire à l'évêque de Lincoln, Calais, 30 avril 1514, Brewer, i. 5021.

8. Letters and Papers, Foreign and Domestic, Henry VIII, Volume 2, part I, n° 814.

9. Spinelly à Henry VIII. LP Henry VIII, vol. 2, part II, n° 2767.

10. *Hall's Chronicle, Containing the History of England During the Reign of Henry IV and the Succeeding Monarchs to the End of the Reign of Henry VIII*, Londres, 1809, p. 569.

manqué de laisser quelques traces dans les archives malouines ou bretonnes. Ce qu’il n’y a point. Les régions de Brest, du Conquet et de Nantes, il est vrai, connaîtront à plusieurs reprises des concentrations d’hommes et de navires de cette ampleur, mais avérées celles-là par plusieurs sources étrangères fiables et détaillées, dont les archives bretonnes ne conservent que quelques rares témoins, souvent imprécis ou indirects. Cela doit donc méthodologiquement inciter à la prudence.

Cette réserve étant faite, il convient de remarquer que durant les cinquante années résumées plus haut, c’est la seule fois que Saint-Malo apparaît dans les sources anglaises comme lieu à surveiller prioritairement du point de vue militaire. Une trace en creux le confirme : Saint-Malo et sa région proche n’ont pas été concernées par les trente-huit *descentes* ou tentatives de descente ennemies que la Bretagne enregistre entre 1512 et 1560¹¹, car on peut difficilement considérer comme acte de guerre l’attaque de Cézembre et de son couvent par des pillards anglais en mai 1544.

La participation active de Saint-Malo à cette guerre internationale contre les forces navales anglaises, espagnoles ou flamandes, était si peu présente à la mémoire de Frotet de La Landelle (né en 1565), pourtant fort proluxe sur les exploits de guerre de ses compatriotes au temps de Charles VII puis contre les « Rochellois » dans les années 1570, qu’il doit se contenter, pour meubler l’intervalle, de généralités sur « les courses et voyages qu’ils ont faits par mer pendant les guerres d’entre le roy François premier et l’empereur Charles le quint et contre les Anglois¹² », dans lesquels il comprend, sans les distinguer, les expéditions vers le nouveau monde – réelles et encore prégnantes de son temps – et les missions de guerre plus hypothétiques.

Dans les périodes de tension internationale, avant même le déclanchement effectif des hostilités, les espions anglais, castillans, portugais, flamands parcouraient la Bretagne, en inspectaient les ports sous les déguisements les plus improbables, collectant informations et rumeurs, observant le moindre *amas* militaire maritime ou terrestre, surveillant la nature de l’armement des navires, dénombrant jusqu’aux hourques et bâtiments de charge dans les havres et ports. Aucun d’eux ne signale pourtant à Saint-Malo un armement naval exceptionnel pour la guerre, ni aucune concentration de troupes d’embarquement, avant août 1549 et l’opération de Sercq qui d’ailleurs était d’importance limitée. En février 1513, au moment où se préparait dans les ports bretons occidentaux une expédition maritime

11. VENDEVILLE, Pol, « *S’ils te mordent...* », thèse citée, p. 72. La baie de Cancale figurait cependant sur la liste des « descentes » les plus dangereuses de Bretagne, utilisables pour des débarquements de masse (BnF, Ms. Fr. 22310, f° 347-348). Les principales descentes ennemies, lourdes par les pertes humaines engendrées et les dégâts commis, ont concerné la baie de Berthaume, le Conquet, Crozon (1512), Crozon à nouveau (1513), Morlaix (1522), Belle-Isle (1528), Locmariaker (1552), Guérande (1557), Le Conquet (1558).

12. *Mémoires inédits de N. Frotet de La Landelle. Saint-Malo au temps de la Ligue*, éd. F. Joüon des Longrais, Paris-Rennes, 1886, p. 23.

d'envergure, l'espion flamand Pierdux visite Saint-Malo. À l'aller, il « n'[y] trouva nuls navires de guerre, mais l'on disoit qu'il y en avoit deux qui estoient en mer ». Sur sa route de retour, une dizaine de jours plus tard, il se contente de signaler que « ceulx de St Malo avoient prins une buysse¹³ de la Vere [Veere, port de Zélande], chargée de vin » et qu'ils s'occupaient à en vendre le contenu¹⁴. Le spectacle qu'il découvre à Brest était d'une autre nature :

« [Il y] trouva dix galees [galères], quatre brigantines, et disoit on qu'il y avoit deux ou trois galees et brigantines avec trois ou quatre des autres navires de guerre alle en meer serchier aventure. L'une desdites dix galees estoit toute neuve, et a este faicte audit lieu de Brest, et si faisoit on encores une autre neuve galee, laquelle estoit fort avancee – Item audit lieu de Brest n'y avoit pour lors que environ XXXII (32) ou XXXIII (33) navires de guerre, entre lesquelz y avoit deux grandes navires, l'une de la Rochelle, du port d'environ 500 tx, et l'autre grande navire estoit du port d'environ 600 tx¹⁵, et les autres de 300, de 250, de 200, et plus et moins. Lesquelles navires estoient du coste de Oost¹⁶ du chasteel, et les galees et brigantines du coste de Zuyt, tous en ordonnance [équipées en artillerie]. Il dit aussy que une quantite des navires qu'il vit à la premiere fois à Brest¹⁷ estoient venuz à Hondffleur [Honfleur] et à Diepe, entre lesquelles aucunes [certains] navires chargees de vin, que l'on disoit par-delà estre à Madame de Savoye¹⁸ : ne scet s'il est vray – L'on disoit aussy audit lieu de Brest qu'ilz attendoient encores XIII (14) navires de Bretagne, dont le moindre seroit du port de 400 tonneaux. Ilz attendoient aussy cinq karakes [caraques] de Rhodes et trois galees. [...]. L'on dit par-delà pour vray qu'il y aura en tout 300 navires de guerre, avec les aventuriers, qui n'ont gaiges ne souldes du Roy^{19,20}. »

Trois zones de regroupement, d'attente et d'approvisionnement pour les navires de guerre ou de transports associés sont régulièrement signalées durant ce demi-siècle : la région de Brest-Le Conquet, celle du Morbihan ou golfe de Vannes, et celle de Nantes-Le Croisic. Saint-Malo et son complexe portuaire (Cancale, estuaire de Rance) ne sont jamais mentionnés, dans la

13. La *buisse* ou *buse* est un type de navire habituellement utilisé par les Hollandais pour la pêche hauturière au hareng. Le vin est ici le fret de retour.

14. SPONT, Alfred, *Letters and Papers relating to the War with France 1512-1513*, Publications of the Navy Records Society, t. x, 1897, doc. 57.

15. Ces deux navires appartenaient à la duchesse Anne.

16. Terme néerlandais signifiant « Est » ; *Zuyt* signifiant « Sud ».

17. Je n'ai pu retrouver le rapport de ce voyage précédemment effectué à Brest par Pierdux.

18. Louise de Savoie, mère du futur François I^{er}.

19. Les armements de navires pour la guerre par des particuliers, sans autorisation royale, étaient fréquents en Bretagne, tout comme les recrutements pour cette *aventure*. Un exemple en est fourni, en août 1522, par Olivier de Trevegat et Richart de Lomenay qui armèrent une barque en guerre, avant d'engager dans l'équipage Pierre de Kerguignin. La rémission obtenue par celui-ci donne des informations sur les conditions de son engagement (Arch. dép. de Loire-Atlantique, Chancellerie de Bretagne, B 27, f^o XII^{xx} x).

20. Rapport adressé par Thomas Spinelly à Henri VIII, le 21 mars 1513 (British Library, Cotton mss. Caligula D VI, f^o 88-89, publié par SPONT Alfred, *Letters and papers...*, *op. cit.*, doc. 57).

documentation connue, comme lieu de regroupement planifié, même pour les navires venus de Dieppe, Honfleur, Le Havre voire Rouen se joindre aux escadres, et qui rejoignent directement Brest. Ceux de La Rochelle ou de Bordeaux, comme les galères venues de Méditerranée faisaient volontiers escale en Basse-Loire ou en Morbihan afin de ne pas engorger la zone principale, et pour élargir celles des ultimes approvisionnements. Très ponctuellement, Saint-Malo accueille, en septembre 1514, mais au-devant de Solidor, « trois gros navire d’Écosse », dont le roi de France se trouva bientôt fort encombré, et qui se positionnèrent très vite dans les parages d’Ouesant pour y surveiller le rail commercial principal des Anglais comme des Espagnols²¹.

La ville et ses armateurs ne semblent pas davantage concernés par les réquisitions de navires opérées par l’autorité ducale ou royale dans les temps de crise²². Déjà lorsque le duc François II réquisitionna des navires, en 1487, pour combattre Charles VIII, sur les cinquante quatre qu’il put réunir, Saint-Malo n’en fournit que deux, comme Tréguier ou Bréhat, moins que Saint-Brieuc (3), Saint-Pol (3), Lannion (3) Morlaix (3) ou Penmarc’h (7)²³. Tout porte à croire de même que les navires malouins ne furent guère employés dans les campagnes militaires des rois de France dans la première moitié du xvi^e siècle. À défaut d’un inventaire plus large qui reste à réaliser, le seul témoignage susceptible de nous informer, pour cette époque, sur l’importance quantitative et la localisation de ces réquisitions est celui d’un maître marinier écossais fait prisonnier par les Anglais. Il fournit une liste de ports bretons et normands ainsi mobilisés au soutien de l’Écosse en 1522. Malgré la bonne connaissance qu’il possède des côtes et ports dont il parle, son inventaire est à considérer prudemment en raison de son inévitable subjectivité ou intérêt de captif, et de certaines approximations. Mais il souligne probablement des tendances fortes. Sur les 308 navires mentionnés, 28 (soit 9 %, dont 5 d’un tonnage ≥ 100 t.) sont attribués conjointement à Saint-Malo et Grandville, sans que soit précisée la part respective des deux havres. Même globalisé, ce nombre est bien plus faible en quantité comme en tonnage que celui accordé aux groupes Aber Wrac’h-St-Pol (soit 9,7 %, 33 % d’entre eux ont un tonnage ≥ 100 t.), Crozon-Brest²⁴-Le Conquet (soit 32,5 %, 20 % d’entre eux ont un tonnage supérieur ≥ 100 t.), Penmarc’h-Concarneau-Quimper (soit 19,5 %, 50 % d’entre eux ont un tonnage supérieur ≥ 100 t.) et Le Croisic (soit 32,5 %, 20 % d’entre eux

21. BnF, Ms. Fr. 25720, n° 34; voir aussi Ms. Fr. 26114, n° 101. Les trois grandes nef écossaises avaient nom la *Marguerite d’Écosse*, la *Petite Louise* et le *Jacques d’Écosse*.

22. Sur ce point voir CABANTOUS, Alain, LESPAGNOL, André, PÉRON, Françoise (dir.), *Les Français, la terre et la mer*, Paris, Fayard, 2005, p. 91-105.

23. VENDEVILLE, Pol, « *S’ils te mordent...* », thèse citée, p. 49. On ne peut s’étonner de la part prise par Penmarc’h qui était alors, en matière de roulage maritime, « le premier port d’armement européen » (CROIX, Alain, *L’Âge d’or de la Bretagne (1532-1675)*, Rennes, Ouest-France, 1993, p. 184).

24. Ne sont pas inclus dans ce chiffre la *Grande nef de Rouen*, navire royal, et la *Grande nef d’Écosse* qui se trouvaient alors à Brest.

ont un tonnage supérieur ≥ 100 t.)²⁵. Comme une confirmation à distance, et plus surprenante encore, lors de l'invasion de Sercq en août 1549, aucun des huit navires de charge qui accompagnent les onze galères et roberges royales ne semble avoir pour port d'attache Saint-Malo où s'est pourtant effectué l'embarquement des compagnies commandées par le gouverneur de la ville²⁶.

Même les corsaires ou pirates malouins se font alors très discrets. Si la participation de Saint-Malo à la guerre de course est bien connue aux XVII^e et XVIII^e siècles grâce aux travaux d'Anne Morel et d'André Lespagnol²⁷, il n'en va pas de même pour la période précédente. L'état très parcellaire de la documentation relative à cette activité pour tout le XVI^e siècle ne permet pas de conclure de façon péremptoire; mais si l'on se fie aux archives anglaises, l'activité des pirates ou corsaires malouins à l'encontre des navires anglais, marchands ou non, reste assez marginale jusqu'aux années 1550. Les plaintes anglaises pour piraterie à l'encontre de vingt et un navires bretons durant les années 1512-1513 ne mentionnent aucun navire de Saint-Malo²⁸ quand ils en nomment quatre du Conquet, quatre de Saint-Pol-de-Léon, trois de Tréguier, un de Brest, un de Vannes, un de Concarneau, un de Loctudy, un du Croisic, et cinq « de Bretagne » dont les maîtres et capitaines ne semblent en rien liés à Saint-Malo ou sa région. Un rapide sondage dans les *Letters and Papers, Foreign and Domestic* sous Henry VIII relatifs aux faits de piraterie active attribués aux Malouins produit peu d'items²⁹. André Lespagnol s'était déjà étonné de la distorsion existant entre la réputation de la cité corsaire et une tradition de course peu ou mal attestée localement au XVI^e siècle³⁰. Cette absence n'a peut-être rien d'étonnant puisqu'à l'occasion d'un procès instruit en 1514, un témoin affirme qu'au commencement de la

25. ELTON, Geoffrey Rudolph, « Anglo-French Relations in 1522: a Scottish Prisoner of War and his Interrogation », *The English Historical Review*, 78/307, 1963. VENDEVILLE, Pol, « *S'ils te mordent...* », thèse citée, p. 57-58.

26. État des vivres et munitions, BnF, Ms. Fr. 3118, f° 11, 15, 26. Il y avait deux flouins de Dieppe, un navire de Norville et celui de François Le Clerc (Cherbourg). Les quatre autres capitaines de navires de 60 à 75 t. (Simon Guillou, Roger Cuquemelle, Robert Le Comte, Guillaume Hérault) semblent tous être normands, et en particulier pour deux d'entre eux attachés au Havre-de-Grâce où s'est effectué le chargement des vivres et munitions le 21 juillet précédent.

27. MOREL, Anne, « La guerre de course à Saint-Malo de 1681 à 1715 », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 37, 1957, p. 5-103; *Eadem*, « La guerre de course à Saint-Malo (1681-1715) : guerre de succession d'Espagne, guerre de la Ligue d'Augsbourg. Tableaux des armements malouins », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 38, 1958; LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, l'Ancre de Marine, Saint-Malo, 1990; *Ead.*, *La course malouine au temps de Louis XIV : entre l'argent et la gloire*, Apogée, Rennes, 1995.

28. Arch. dép. de Loire-Atlantique, E 203/8.

29. On en repère deux, en 1521 et 1537 (*Letters and Papers, Foreign and Domestic, Henry VIII*, vol. 4 et 12 part 1).

30. « Mais force est de constater aussi que durant ce long siècle qui s'écoula de la paix de Cateau-Cambresis (1559) au déclenchement de la guerre de Hollande en 1672, les Malouins ne semblent avoir pratiqué la course que de manière épisodique et en tout état de cause marginale », LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo...*, *op. cit.*, p. 310.

guerre, trois ans auparavant, donc en 1511, le premier navire de Saint-Malo équipé pour la guerre fut la *Pourrie*, la barque de 50 tonneaux du principal accusé, Philippe Rouxel, dont je reparlerai.

Les raisons de cette absence

La discrétion de Saint-Malo durant toutes les opérations extérieures, maritimes ou combinées, sur le front occidental interroge. Les explications en sont probablement aussi nombreuses que les questions qu’elles soulèvent sur la réalité géographique, stratégique, politique, économique et sociale de cette ville-port.

La première concerne les capacités réelles de son havre et port sur lesquelles nous manquons d’informations pour cette période. Des raisons nautiques ou de sécurité expliquent, au moins partiellement, qu’aucune grande concentration ne s’y opère et que les grands navires royaux n’y sont pas même signalés. Ce complexe portuaire analysé par André Lespagnol pour une période postérieure fait apparaître sur ce point des éléments géographiques invariants ou faiblement variants qui caractérisent, avec une forte probabilité, son accessibilité en la première moitié du xvi^e siècle : le port principal, sous les murailles, n’était qu’un port d’échouage, asséché à toutes les marées, peu adapté aux gros tonnages et aux navires de type galions ou frégates. Son infrastructure portuaire était peu développée. L’aménagement du site naturel conformément aux besoins de la marine moderne n’a probablement débuté qu’en 1585 avec la construction du premier quai en pierre³¹. Les grands navires n’y stationnaient que du côté de la « rade de Rance », dans une zone elle-même d’approche délicate. Les grands navires d’Écosse qu’on y rencontre, en octobre 1514, mouillaient d’ailleurs « devant le château de Solidor ».

L’espace d’une ville insulaire, que l’on dit en 1561 « pressée de maison et fort peuplée », et « la difficulté de liaison avec la terre ferme » ne favorisaient guère l’hébergement et l’approvisionnement de plusieurs milliers d’hommes, soldats et équipages, réunis pour un embarquement qui pouvait parfois se faire attendre, et pas davantage l’avitaillement et l’armement de dizaines de grosses unités de guerre³². Ce point n’est pas sans importance quand on sait que Brest, Nantes et leurs régions durent accueillir, à plusieurs reprises et pour plusieurs semaines 10 000 à 15 000 hommes regroupant les équipages, la chiourme pour les galères et les effectifs des bandes.

31. LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., p. 22-30. Il semble que vers 1535, on se préoccupa aussi de « mieux fortifier la chaussée » du Seillon, « entre la loge aux chiens et le premier moulin », pour « empêcher la force de la mer qui y donne ». À cette occasion, le conseil de ville recommande d’y déposer le lest des navires, et de n’en plus prendre en ce lieu. Les amendes perçues seront employées à « racoustrer et entretenir le cay [quai] et havre » (Arch. mun. de Saint-Malo, BB5, f^o 61 v^o, 63 r^o).

32. LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., p. 32.

Nous sommes également très mal renseignés sur l'importance et la nature de la flotte malouine en cette première moitié du ^{xvi}^e siècle, comme sur sa compatibilité avec les besoins militaires. Nous ignorons de même le régime de propriété usuel de ses navires et leur port de rattachement légal. On les dit parfois malouins par défaut. Plusieurs des navires utilisés par Cartier dans ses expéditions étaient en réalité des navires royaux³³ ; la barque la *Rochelloise*, dont je parlerai plus avant, était possédée à mi-part seulement par Philippe Roussel. Elle est évoquée parfois dans les actes anglais comme un navire de La Rochelle où réside le copropriétaire. Le statut particulier de ce navire est peut-être d'ailleurs plus embrouillé encore. En 1514, son équipage portait pour uniforme des jaquettes bleues et rouges, couleurs de Louis XII³⁴ qu'arborait aussi le navire amiral. Cela sous-entend probablement une implication royale, au moins financière, dans son armement, à moins que ce ne soit le rappel visuel de la situation particulière de la ville de Saint-Malo, résultat de ses privilèges singuliers et de son annexion précoce au domaine royal par l'édit d'octobre 1493.

Les rares exemples dont on dispose font aussi penser que cette flotte était majoritairement à l'image de celle marchande de Bretagne que l'on sait composée le plus souvent de navires de taille modeste, souvent entre 20 et 60 tonneaux. La marine de guerre qui commence, à partir de la fin du ^{xv}^e siècle, à se différencier nettement de la marchande, vient au même moment de lancer une véritable course au gigantisme. Le 17 août 1512, peu de jours avant le fatal affrontement de la *Cordelière* et du *Régent*, l'espion Spinelly³⁵ signalait à Brest « ung grand navire de 700 tonneaulx, ung de 400 venu de Bordeaux, ung de 300 de la Rochelle, et quatre autres de 150 jusques à 200 tonneaulx ». En février de l'année suivante, Pierdux, autre espion, signalait à Brest deux navires de 500 et 600 tx, plusieurs de 250 ou 300 tx. La *Cordelière* jaugeait entre 600 et 700³⁶, le *Régent* 1 000. Le *Henry grâce à Dieu* fleuron de la marine de Henry VIII en déplaçait près de 1 500. La caraque géante la *Grande Française* que François I^{er} avait voulue plus grande encore, ne pourra jamais sortir de son port du Havre, où elle avait été construite, en raison de son tirant d'eau.

Jacques Cartier, sollicité par le roi, pour préparer la campagne de 1545, « pour faire rolle des navyres de troys cents tonneaux » susceptibles d'être réquisitionnés pour les opérations, déclarera que « en toute la duché de Bretagne il n'y en a point de trois cents tonneaux ». Un autre consultant, Guillaume Sourget, dira même « qu'il n'en congnoist point de 200 tonneaux,

33. LA RONCIÈRE, Charles de, « Notre première tentative de colonisation au Canada », *Bibliothèque de l'École des Chartes*, 1912, t. LXXIII, p. 284, 291.

34. *Ibidem*, p. 291 ; SPONT, Alfred, *The War with France (1512-1514)*, London, 1897, t. II, p. 317.

35. Thomas Spinelly était alors au service de Henry VIII (ARTHURSON Ian, « Espionage and Intelligence from the Wars of the Roses to the Reformation », *Nottingham Medieval Studies*, vol. 35 1991, p. 140-141).

36. GUÉROUT, Max, *Le dernier combat de la Cordelière*, Brest, Le Télégramme, 2012, p. 35.

etc.³⁷. Son avis valait aussi pour Saint-Malo qui ne devait pas posséder d’unités supérieures à 150 ou 200 tonneaux, celles prioritairement recherchées pour être armées en guerre afin de servir de navires d’escorte et de combat. Les navires choisis par Jacques Cartier lors de son voyage de 1535 jaugeaient respectivement de 100 à 120 tonneaux (la *Grande Hermine*), 60 (la *Petite Hermine*), 40 (l’*Émerillon*). Les cinq de l’expédition de 1541 jaugeaient ensemble 400 tonneaux³⁸. Les navires corsaires malouins semblent aussi jauger de 40 à 60 tonneaux. La *Pourrie* de Roussel en jaugeait 50. La *Rochelloise*, barque à deux mâts, qu’il achète à La Rochelle en janvier 1514, était de 60 tonneaux.

Les navires de charge, nécessaires aux convois pour l’Écosse, étaient souvent d’un tonnage moindre encore : une vingtaine de tonneaux pour les plus petits. Il est donc davantage étonnant de n’en pas trouver de Saint-Malo au départ de Brest, avant 1560, quand il en venait de havres *a priori* plus modestes comme Bréhat, Saint-Brieuc, Morlaix, Roscoff, Camaret, etc. Éloignement trop grand de Brest ou à nouveau carence d’archives ? Ponctuellement et occasionnellement peut-être. Mais c’est aussi une invitation à chercher ailleurs les raisons de l’absence de Saint-Malo et des Malouins lors des grandes opérations militaires.

Une autre raison, bien plus structurelle, relève de la stratégie autant que de la politique maritime royale. Saint-Malo n’était pas incluse dans la réorganisation de la marine de guerre timidement entamée dans le royaume par Louis XII et François I^{er} et renforcée par Henri II. Brest et Nantes seront au contraire privilégiées dans les nouvelles affectations : Brest sera désormais la base opérationnelle majeure de la façade occidentale : elle concentre, à l’occasion, l’effectif principal de la flotte royale, et accueille, pour le radoub ou l’armement, les grands navires ducaux puis royaux. Nantes de son côté sera la base occidentale des galères et galéasses royales, et l’on sait que ce type de navire était considéré comme le « fer de lance » des flottes militaires d’alors. Au début de l’année 1512, pour parer aux menaces que les Anglais font courir sur les côtes bretonnes, Louis XII renforce sa flotte du Ponant en *armant en guerre quatorze grands navires en Normandie et huit autres en Bretagne*³⁹. Pour compléter son dispositif, le roi fait venir de Gênes six galères qu’il positionne à Nantes et Brest. Dès son avènement, afin de corriger ce que Fernand Braudel appellera *le handicap des deux mers*⁴⁰, Henri II décide que sera entretenue « une armée de gallaires non seulement pour deffendre mais aussi pour offendre a l’occasion » et qu’il y aura, « tant en Ponant que au Levant, es ports de Nantes et Marseille, jusques au nombre de 40 gallaires a 400 escuz par moys, avec 60 mariniers et gens de cap par

37. JOÛON DES LONGRAIS, Frédéric, *Jacques Cartier, documents nouveaux...*, op. cit., p. 59, doc. 17.

38. *Ibidem*, p. 60.

39. Cinq de ces vingt-deux grosses unités appartiennent au roi, quatre à la reine Anne. Les autres sont réquisitionnées.

40. *L’Identité de la France*, Paris, Arthaud/Flammarion, 1986, 2 volumes, t. I, p. 294.

gallaire, la chiourme fournye, et équipées d'artillerie, munitions et vivres »⁴¹. Dix galères auront ainsi désormais Nantes pour port d'attache, assistées ponctuellement, selon les missions par quatre ou cinq autres venues de Méditerranée. Vingt-deux y séjourneront pendant neuf mois en 1553-1554⁴². Les autres navires royaux, galions ou frégates, seront plus volontiers affectés à Brest ou aux ports normands, où les galères ou galéasses séjourneront aussi au hasard des campagnes, contrairement à Saint-Malo où je n'ai trouvé mention d'aucune.

Le choix particulier de Nantes pour le stationnement des galères s'explique également par la commodité d'y rassembler les prisonniers pour la chiourme venant ou revenant par mer de Guyenne ou Normandie, et plus souvent encore de Méditerranée par la Loire. Ce fleuve devenait, dans la nouvelle organisation, une façon d'armer et de désarmer les galères selon les besoins, sans déplacer les navires, mais en tenant prêts les équipages et la chiourme « toutes et quantesfoiz que le dit seigneur s'en voudra servir, soit en Levant ou en Ponant, sans user d'autre délai que le temps pour conduire la cheurme [chiourme] d'une mer en l'autre, quarante jours au plus⁴³ » ; chiourme qui comportait au moins deux cents hommes, et pour une galéasse ou une galère royale parfois plus de quatre cents, sans parler du personnel d'encadrement et de cap (gardes-chiourme et maistrance) qui les accompagnait.

Saint-Malo ne disposait pas d'un tel avantage⁴⁴. Elle devait même en la matière subir un réel handicap géographique pour l'organisation et la concentration des convois. Trop proche des bastions insulaires et continentaux des Anglais comme de leurs navires positionnés en nombre sur cette zone, la ville était trop éloignée aussi du passage ouest vers l'Écosse moins surveillé en temps d'hostilités que le *pas* de Calais. L'effet de surprise y eut été moins grand, et le blocus éventuel du *premier large* par une flotte ennemie plus efficace.

Pour expliquer aussi l'éloignement de Saint-Malo de la mobilisation guerrière durant ce demi-siècle, il faut peut-être inclure des raisons plus complexes qui relèvent, selon le point de vue considéré, de l'économie autant que du social. Car dans les dernières années de cette période au moins, ses marchands et armateurs – dont on connaît le poids politique en la ville – manifestèrent, à plusieurs reprises et de façon ostensible, leur volonté de ne pas participer à l'effort de guerre général lorsque les autorités royales les en sollicitaient. Lorsqu'en août 1555, leur gouverneur, M. de Bouillé, leur demande d'armer trois ou quatre barques pour protéger les

41. BAUDOIN-MATUSZEK, Marie-Noëlle, « Henri II et les expéditions françaises en Écosse », *Bibliothèque de l'École des Chartes*, 1987, vol. 145, p. 353, et BnF, Ms. Fr. 19065, f° 137.

42. Arch. mun. de Nantes, CC 116.

43. Ordonnance du roi « sur le fait des gallères », BnF, Ms. Fr. 19065, f° 137 r°.

44. Ce manque de rivière navigable pour communiquer avec l'arrière-pays était aussi un handicap sur le plan économique, cf. LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo...*, *op. cit.*, p. 52-53.

îles de Bez et Cézembre contre des navires ennemis qui tentaient d’y débarquer, ils manifestent une mauvaise volonté qui leur vaut ce jugement de leur gouverneur : « Je m’attendois que tous les habitans de cette ville s’émouveroient pour faire quelque entreprise sur eux, mais je ne vis jamais gens plus froids [et] nonchalants⁴⁵. »

Peut-être ces derniers avaient-ils d’abord le regard fixé au-delà de l’Atlantique. On se plaît à imaginer les préoccupations d’une ville maritime à qui le roi avait accordé, par lettre patente du 31 décembre 1532, 6 000 livres pour « l’advitaillement armement et équipaige de certains navires [...] la soulde et entretènement des mariniers et autres personnaiges » qui devaient sous la conduite de Jacques Cartier « faire le voyage de ce Royaume es terres neufves pour descouvrir certaines ysles et pays ou l’on dit qu’il se doit trouver grant quantité d’or et autres riches choses⁴⁶ ». Mais en réalité Cartier – que Alain Croix qualifie plaisamment et justement d’« empêcheur de commercer et pêcher en rond » – avait dû, en préparant son voyage de 1534, s’affronter aux bourgeois et marchands de la ville. Soucieux de ne distraire de leurs affaires, ni hommes ni navires, ils avaient « caché et faict cacher les maistres de navire, maistres mariniers et compaignons de mer » pensant par ce moyen « du tout empescher l’entreprise et vouloir du dit seigneur [le roi]⁴⁷ ». On peut penser qu’une telle tentation était forte lorsqu’il s’agissait aussi de fournir hommes et navires pour les expéditions en Écosse. Surtout que leur audace collective était grande. En avril 1557, estimant qu’« en vertu du sauf conduit du Roy, ils peuvent aller par tout où bon leur semble », les Malouins refusent d’obéir aux ordres du duc d’Étampes de renoncer à un voyage aux Terres Neuves que le roi avait interdit pour lui permettre d’équiper le plus de navires possible contre ses ennemis, ce dont ils ne se préoccupaient guère⁴⁸. À cette date, bien des rêves de découvertes dorées – s’il y en eut – s’étaient évanouis, et le voyage vers les Terres-Neuves contrarié par le roi et le gouverneur de Bretagne était plus prosaïquement l’ouverture d’une campagne de « lucrative pêche à la morue » qui occupait déjà les capitaines de la cité avant les voyages de Cartier⁴⁹.

Si l’on ajoute à l’activité de pêche hauturière qui y monte en puissance, le négoce maritime également développé en la ville, on explique mieux, sans pour autant les comprendre toujours, les arguments avancés par

45. Bouillé au duc d’Étampes, Dom H. MORICE, *Mémoires pour servir de preuves à l’histoire ecclésiastique et civile de Bretagne*, Paris, 1746, t. III, 1145-1146.

46. BnF, Ms. Fr. 15628, f° 213 v°.

47. Cité par LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo...*, *op. cit.*, p. 236.

48. Dom MORICE, *Mémoires pour servir de preuves...*, *op. cit.*, t. III, col. 1183-1184, M. d’Étampes à M. de Bouillé, 18 avril 1557.

49. CROIX, Alain, *L’Âge d’or...*, *op. cit.*, p. 193-195. La flotte morutière semble cependant être restée relativement modeste jusqu’au début du XVII^e siècle. Saint-Malo ne comptait que huit morutiers en 1565-1566 (HERSART DE LA VILLEMARQUÉ, Jacqueline, *La pêche morutière française de 1500 à 1950. Statistiques, climat et société*, Repères Océan, n° 11, 1995, IFREMER, p. 39).

les Malouins pour justifier leurs réticences à participer à l'effort financier engendré par l'état de guerre. Au gouverneur qui leur réclame, en août 1562, une cotisation de 2000 livres, ils répondent que « la meilleure partie de leurs biens est à présent aux adventures de la mer es navires tant à la pesche de Terre neufve parties de Flandres Yrelande qu'en aultres endroitz et aux dangers de la guerre qui seroyt leur totale ruyne et des pauvres mariniers qui pourroint estre prins ». Sans doute, les doléances urbaines de ce type, en matière d'impôts ou d'emprunts relatifs à la guerre, sont-elles alors assez communes. Mais le pathétique misérabiliste prend ici cependant un relief particulier. Car les Malouins rechignent même à assurer pleinement la sécurité de leur ville. En avril 1557, ayant rencontré de leur part une même résistance à s'organiser pour répondre à une nouvelle menace, leur gouverneur soupire, désabusé : « Je fais ce que je peux pour donner volonté aux bourgeois de se garder d'eux-mêmes, mais ils sont si mal aisés à manier quand il est question de faire mises [d'engager des dépenses] que je ne puis en venir à bout⁵⁰. » Il ira même jusqu'à dire que les Malouins « sont si particuliers et avaricieulx qu'ils ayment myeulx se laisser destruyre que d'avoir despendu [dépensé] ung escu pour se garder⁵¹ ». Jugement d'autant moins suspect de vindicte particulière que M. de Bouillé estimait dans la même lettre que « le Roy n'a point en son royaume de telz hommes de mer ne si hazardeux [aussi téméraires] que ceulx de Saint Malo⁵² ».

Les arguments, aussi surprenants soient-ils, mis en avant par les habitants ne sont pourtant pas tous infondés et méritent d'être considérés : « le peu de navires disponibles pour être armés en guerre », le manque de liquidité car « tout leur avoir financier étant engagé dans la marchandise livrée au péril de la mer ». Ce sont là deux questions en suspens qui mériteraient une étude. Les Malouins font valoir aussi que « du temps des guerres dernières », ils ont « esté constitués en fraiz pour les reparacions et fortifications de la ville qui leur a convenu faire et ont de jour en aultre esté requis continuer ». De plus, prétendent-ils, « le si peu de deniers qu'[ils] peuvent avoir leur est requis les employer en bledz, vivres et aultres munitions pour mettre en icelle ville » pour en assurer la sécurité, en tant que ville frontière, et comme une des *clefs* de la Bretagne⁵³, ce qui n'est pas le cas « des autres villes du plat pays⁵⁴ ». Cette dernière objection est recevable dans le cadre de l'évolution sensible du concept même de frontière qui s'opère alors⁵⁵.

50. Dom MORICE, III, col. 1183, 6 avril 1557.

51. Cité par RIVAUT, Antoine, « La correspondance de Georges du Bueil, seigneur de Bouillé : un témoignage inédit sur Saint-Malo pendant les guerres de religion (1560-1578) », *Bulletin Société Historique et Archéologique de Saint-Malo*, 2014, p. 183.

52. BnF, Ms. Fr. 3216, f° 76 r°, M. De Bouillé au superintendant des finances Gonnord, Antrain, 6 octobre 1562.

53. Voir VENDEVILLE, Pol, « *S'ils te mordent...* », thèse citée, p. 95, 147, 515.

54. Archives Municipales de Saint-Malo, BB4, f° 111-112.

55. Voir à ce sujet la thèse de Pol Vendeville.

Des Malouins engagés malgré tout

Bien que certains historiens ne le prennent pas encore en considération⁵⁶, le port de Bretagne le plus en vue militairement dans la première moitié du ^{xvi}^e siècle était Brest. Les Anglais ne s’y trompaient pas qui tentèrent à trois reprises de s’en emparer. Saint-Malo ne les préoccupera sérieusement qu’à partir des années 1559-1560. Mais si la cité malouine, par choix de ses élites ou par le fait de contraintes stratégiques ou politiques, s’est tenue assez souvent éloignée des opérations militaires principales, elle n’y était pas tout à fait étrangère. On peut même dire qu’elle y participa à sa façon. De façon passive d’abord. En raison de son trafic marchand, de ses liaisons commerciales entretenues avec tous les pays belligérants, la ville était un lieu d’échange d’informations et de ce fait une plaque tournante du renseignement. Les espions y transitaient ou s’y informaient en se fondant dans le trafic marchand. Durant certaines périodes de tension, la proximité des îles anglo-normandes, nourrissait en la ville une forme de psychose : « Je suis averti, écrit en avril 1557 le lieutenant général M. de Bouillé⁵⁷, que ceux de l’isle de Jerzey disent aux gens d’ici [Saint-Malo], quant ils y vont, tout ce qui s’y fait et quelle garnison il y a et quels navires sont allés à la guerre. Je serois bien content qu’ils ne seussent point tant de mes nouvelles, veu l’estat où est ceste place⁵⁸. » Pour des raisons paradoxalement similaires, certaines personnalités choisirent aussi d’y embarquer avec un maximum de discrétion. Ce fut probablement le cas du duc d’Albany retournant en Écosse, en avril ou mai 1515⁵⁹.

Individuellement, certains pilotes et mariniers de Saint-Malo participent à des actions de guerre ou assimilées durant cette guerre du Ponant. Mais leur inventaire reste à faire. Le plus en vue est assurément Philippe Rouxel, bien qu’il n’appartienne pas encore au panthéon des gloires locales. Lors d’un procès qui le concerne, en 1514, les témoins prétendent qu’il arma le premier navire corsaire de Saint-Malo, vers 1511. Les mêmes déposent qu’il avait déjà à son actif une douzaine de prises anglaises et espagnoles effectuées dans les parages de l’Irlande et de l’Écosse (revendues en Écosse pour plus de 3000 livres) lorsqu’il entre au service du roi de France à la fin de 1512⁶⁰. Pilote réputé, il assure à plusieurs reprises le transport, à l’aller

56. Alain Guillermin affirme que « Brest n’existait pas encore » au milieu du ^{xvi}^e siècle (*La Pierre et le vent. Fortifications et marine en Occident*, préface de Fernand Braudel, Arthaud, 1985, p. 114). Alain Croix n’est pas loin de penser de même (*L’Âge d’or...*, *op. cit.*, p. 197).

57. Georges du Bueil, sieur de Bouillé, capitaine de Saint-Malo, puis vice-amiral de Bretagne (1559), sera nommé lieutenant général du roi en 1560. Voir à son sujet RIVAULT, Antoine, « La correspondance... », *op. cit.*, p. 181.

58. TAILLANDIER, II, 1183. Saint-Malo renforçait alors ses défenses.

59. Le 20 avril, le diplomate anglais West est informé par son espion que le roi de France a reçu des lettres du duc d’Albany qui se trouve encore à Saint-Malo, craignant d’embarquer en raison des navires de guerre anglais qui croisent le long de la côte (Dépêche à Henry VIII, British Library, Cott. Mss. Calig. D. VI. 230). Il se trouve en Écosse le 22 mai comme en témoigne la lettre qu’il adresse de Glasgow à François I^{er} (RYMER, *Foedera*, XIII. 510).

60. SPONT, Alfred, *Letters and papers...*, *op. cit.*, p. 42, n. 3.

comme au retour d'Écosse, à Brest ou Honfleur, d'ambassadeurs et chargés de mission écossais et français. En 1513, on lui confie les navires qui menaient en Écosse l'ambassadeur de France, Monsieur de La Motte, allant *quérir les navires d'Escoce pour venir au secours dudit sieur* [Louis XII]. Tenu en grande estime par le roi Jacques IV, il reçoit de lui la charge de mener à Brest le *Saint-Michel*, la « grant neff d'Escoce », avec son amiral, et en fut récompensé⁶¹. Il le fut aussi par Louis XII qui le charge, en février 1513, de mener de Honfleur à Brest le navire royal la *Grant Louyse*.

Le patronyme Rouxel (ou Roussel) est assez répandu dans le stock onomastique de Saint-Malo et Saint-Servan en ce premier tiers du XVI^e siècle. Mais il faut sans doute reconnaître notre homme dans le Philippe Rouxel, époux de Marie Basin, qui baptise un second fils à Saint-Malo, le 1^{er} août 1509. Le parrain n'est autre que Noël Le Maignan. Or c'est précisément en compagnie de l'*Espagnole*, barque à trois mâts appartenant à Noël Le Maignan, qu'il quitte Saint-Malo, le 16 mars 1514, à bord de sa *Rocheloise*, une barque à deux mâts de 60 tonneaux armés par 60 hommes, avec laquelle il assurait habituellement le transport des « vins de Rochelle » jusqu'en Écosse. Cette fois le voyage s'opérait nettement dans le cadre de la guerre en cours contre les Anglais, et probablement en service commandé puisque la mission des deux navires consistait à surveiller la côte de Bretagne avant de rejoindre Honfleur où se préparait la flotte royale. Mais disposant « *du temps assez pour se trouver à l'armée qui estoit audit Honfleur* », les compères, en profitent pour « *rang[er] la coste de Bretagne et d'Angleterre pour gagner ung pot-de-vin sur les Angloys* ». La tempête les en empêcha et les contraignit à se réfugier au Port-Blanc⁶² où se trouvait déjà un navire florentin. Se méprenant sur les intentions des deux navires entrants, le capitaine du lieu, le sieur de Keralio-Scliczon, et ceux du pays retinrent les équipages prisonniers huit jours, pendant lesquels leurs vicissitudes à bord furent volées. Portée en justice, l'affaire fait l'objet des interrogatoires qui nous fournissent ces informations⁶³.

Mais à cela se limite pour l'heure la geste de notre maître marinier. Les archives anglaises recèlent cependant à son propos, s'il s'agit bien de lui comme tout porte à le croire, un document compromettant pour sa réputation locale : une lettre adressée par porteur au cardinal Wolsey par Charles Brandon, ambassadeur anglais à Paris, le 3 mars 1515. Il y écrit que le porteur de ce pli est venu le trouver, le matin même pour offrir ses services à l'Angleterre. « Il se dit être le pilote qui a conduit le grand navire d'Écosse et La Motte par-delà. Il sait par qu'elle route le duc d'Albany doit passer »

61. National Archives, UK, PRO, Chapter House Book 83, p. 37.

62. Aujourd'hui en la commune de Penvénan (22). Le contexte général de cette aventure est confirmé par Alain Bouchart : « *Durant ce temps se fist a Honnefleu [Honfleur] une assemblée et grosse congrégation de navires de France pour aller empescher le roy d'Angleterre qui s'en retournoit en Picardie. Mais, quantilz furent prestz, survint si grosse tempeste que l'entreprinse fut rompue, et y eut aucuns [quelques] navires periz* » (*Chroniques de Bretagne*, f^o 274).

63. National Archives, UK, PRO, E 36/83.

et offre de faire rechercher les navires⁶⁴. L’intérêt, les liens économiques ou quelque autre motivation cachée peuvent aussi à l’occasion modifier les lignes frontalières.

Au tournant de 1550 : une tardive conversion militaire

L’engagement militaire du port de Saint-Malo, débute à vrai dire lors de l’affaire de Serq, alors même que les rapports franco-anglais se pacifient progressivement, non sans quelques coups de main traités avec une vigoureuse diplomatie. Le 17 juin 1549, le lieutenant de Grandville avertit M. de Fontaine, capitaine de Saint-Malo, qu’il est arrivé « aux isles de Jarsey et Guernezey grant nombre de navires du Roy d’Angleterre, et que l’on y attend encores d’autres en grant nombre avecques force gens et victuailles pour faire prompte descente aux environs de ce lieu et de vous⁶⁵ ». Cette opération était destinée à fortifier l’île de Serq. À quoi les Français réagissent aussitôt. En juillet, trois galères royales basées en Bretagne interviennent, sous le commandement de Baccio Martelli, à la demande du roi, pour empêcher les Anglais de fortifier l’île d’Origny voisine de la Hague « et mettre à fin [cette entreprise] et sans bruit de telle sorte que les Anglois en sentent plutost le coup que la menace⁶⁶ ». Quelques jours plus tard, 300 hommes s’embarquent à Saint-Malo sous le commandement de François du Breil pour prendre le contrôle de l’île de Serq⁶⁷, tandis que son frère organise depuis Saint-Malo l’envoi de 200 hommes en renfort⁶⁸.

Désormais Saint-Malo sera peu ou prou partie prenante des opérations militaires du Ponant. Le 2 mars 1555 (n. st), c’est le roi lui-même qui donne l’ordre au lieutenant de Saint-Malo de délivrer à Villegagnon, vice-amiral en Bretagne, « la roberge de Saint-Malo [...] avec ses appareils et équipages » afin de l’aider dans une entreprise⁶⁹. Dès lors la ville se trouve plus qu’avant

64. Letters and Papers, Foreign and Domestic, *Henry VIII*, vol. 2, 214.

65. Dom MORICE, III, 1075

66. BnF, Ms. Fr. 3124, fol. 1-3. Il s’agissait sans doute de l’opération navale anglaise dont le lieutenant de Grandville avertissait le capitaine de Saint-Malo le 17 juin précédent (Dom MORICE, III, 1075).

67. BnF, Ms. Fr. 20510, f° 31, Montmorency à M. d’Étampes, 18 août 1549. Voir aussi Arch. dép. d’Ille et Vilaine, 71 J 1, et Comte de PALYS, *Le capitaine du Breil, baron des Hommeaux*, Rennes, 1887; TOULMIN NICOLLE, Edmund, « The Capture of Sark by the French in 1549 and its Re-Capture in 1553 by a Flemish corsair », *Société jersiaise*, bulletin de 1925, p. 157-173. Dom Morice (III, 1038) publie une lettre de Montmorency au duc d’Étampes pour lui demander d’« adresser au Capitaine le Breuil qui est en l’isle de Serk » des victuailles et « de donner ordre à l’embarquement de deux cens hommes que son frère lui envoie en renfort, puisque les Galères ne sont plus par là pour les porter ». Il la date du 15 août 1540 et non 1549, ce qui est pourtant plus probable.

68. BnF, Ms. Fr. 20510, f° 26. THORNTON, Tim, *The Channel Islands, 1370-1640: Between England and Normandy*, Woodbridge, Boydell and Brewer, 2012, p. 34-35.

69. JOÛON DES LONGRAIS, Frédéric, *Jacques Cartier, documents inédits*, Paris 1888, doc. xxv, p. 78. Cet ordre de réquisition singulier émanant directement du roi pour un seul navire aussi léger s’explique-t-il aussi par une nouvelle résistance malouine, ou par le fait que ce navire était un navire royal?

sous la menace des escadres anglaises et les intimidations et les alertes se multiplient. La situation inquiète d'autant plus le gouverneur de Bouillé que les défenses de sa ville du côté de la mer se sont en quelque sorte atrophiées, et ont tardé à s'adapter aux évolutions de la guerre maritime. Le pouvoir royal qui entre les quatre villes clefs du vieux duché (Nantes, Concarneau, Brest, Saint-Malo) avait nettement privilégié Brest et un peu oublié Saint-Malo a été contraint ponctuellement, en 1557, d'augmenter sensiblement le montant des finances consacrées à l'amélioration des défenses de cette dernière⁷⁰. Mais les travaux traînent, d'autant que les habitants ne semblent pas encore, aux yeux de M. de Bouillé, s'être corrigés de leur « nonchalance » et participent peu à la tâche. En avril 1557, alors que s'élèvent de nouveaux périls, « le château est comme tout ouvert », toute l'artillerie a été démontée, il n'y a qu'un seul canonnier. Les 100 hommes de la garnison seraient bien insuffisants pour répondre à l'attaque anglaise que l'on craint. Le 7 mai suivant, après avoir fait rechercher quelques canonniers, M. de Bouillé doit encore constater que l'artillerie dont il dispose « est presque toute démontée [...], il n'y a remparts ne flancs en ceste ville, la citadelle n'est point encore en défense ». Il « commence à faire quelques retranchements flanqués au droict où il est plus aisé d'asseoir artillerie pour y faire breche, parce que la muraille par le dehors n'est point flanquée ». Ces travaux cependant nécessitent d'occuper jardins et maisons. Et certains murmurent. Mais le gouverneur ne veut pas passer en force, quitte à payer de ses propres deniers : « Je vois, écrit-il au gouverneur de Bretagne, qu'il est nécessaire pour le service du roi qu'il n'y ait nulle division entre eux et moy, je ne passerai oultre jusqu'à ce que vous en ayez ordonné. »

Le développement de la course à Saint-Malo accompagne l'orientation militaire prise par la ville et son port au tournant du demi-siècle et répond aussi probablement aux ordres lancés par Henri II dès 1548⁷¹. Du moins rencontre-t-on plus volontiers désormais, au hasard des procédures, mention des prises réalisées par les mariniers malouins. En décembre 1551, par exemple, sont jugées à Saint-Malo les prises de trois navires flamands ou espagnols capturés par trois capitaines locaux : Julien Frotet (la *Jehannette*), Guillaume Pépin Boussardière (le *Jacques*), François Cronier (le *Daulphin*)⁷². Cette activité est d'ailleurs encouragée par l'administration royale. Répondant probablement à des directives reçues en ce sens, M. de Bouillé adresse en juillet 1560 au gouverneur de Bretagne copie des congés qu'il a donnés à ses Malouins « pour aller à la guerre » : « Il partira bientôt, écrit-il,

70. Voir VENDEVILLE, Pol, « *S'ils te mordent...* », thèse citée, p. 131-133.

71. « Il y a au trésor du duc de Penthievre, écrit un compilateur bénédictin du xviii^e, une lettre du roi Henry de 1548 par laquelle il écrit à Mr d'Estampes gouverneur de donner ordre à ses sujets de Bretagne de s'armer et s'équiper en guerre pour courir sus aux Anglais sur mer et que des prises qu'ils feront n'en sera payé aucune disme ni aucun droit » (BnF, Clairambault 525, f^o 103-105). Cet ordre général devient chez CUNAT, Charles, *Saint-Malo illustré par ses marins*, Rennes, 1857, p. 12, un ordre particulier adressé aux Malouins, qu'il date d'ailleurs de 1547. Ainsi se construisent les mythes.

72. JOÛON DES LONGRAIS, Frédéric, *Jacques Cartier...*, op. cit., p. 6-7.

suivant les dits congés que je baille, quatre petits navires qui ont délibéré de donner jusques dans la terre. J’espère que vous en oyrez en brief parler. » Il ne se trompait pas. Ces navires s’étant rendus à l’embouchure du Tage firent rencontre d’une grande caraque portugaise, mais comme la guerre n’était pas encore formellement déclarée entre la France et le Portugal « on craignit d’altérer la bonne intelligence entre les deux cours », et on relâcha la prise. On ne fit pas la même grâce à un navire anglais, l’*Ours blanc*, richement chargé⁷³. Les corsaires malouins se plaçaient ainsi scrupuleusement, mais de façon épisodique, au service de la politique royale.

Comme une illustration de la montée en puissance des capacités maritimes et économiques de la ville, de son engagement militaire plus prononcé, et peut-être, aussi et toujours, de cette difficulté à satisfaire ses intérêts marchands en même temps que ceux politiques et stratégiques du roi, un espion anglais qui visite la ville en mai 1560, signale dans le port et ses environs six grands navires que l’on chargeait de provisions pour rejoindre à Brest une nouvelle concentration de navires et de troupes pour l’Écosse, et vingt-cinq navires, transportant 800 soldats, qui attendaient un vent favorable pour faire voile eux aussi, mais en direction des Terres neuves, en compagnie de cinq navires cancalais⁷⁴. Par la suite, de nombreux passages ou préparatifs de passages⁷⁵ seront signalés entre Saint-Malo et l’Écosse, d’importances diverses et toujours peu documentés. Mais l’intervention française dans l’affaire écossaise avait déjà changé de nature et de forme.

L’engagement guerrier de la ville s’accompagne probablement d’une adaptation à l’économie et à l’industrie de guerre sur laquelle nous ne sommes pas non plus très informés. Dans ses abords immédiats on produisait en 1560, d’une façon que l’on peut dire industrielle, des biscuits pour l’approvisionnement des flottes et des hommes. Les commissaires au ravitaillement de l’armée de mer sont chargés de « faire faire II^M [2000] pippes de biscuit ou environ qui est le tiers des biscuitz nécessaires pour toute l’armée, selon le département qu’ilz en avoient fait avec les autres commissaires du havre de grace. Toutefois ilz pensent que ceulx qui ont eu la charge de faire faire lesdits biscuitz à Dynan et St Malo n’en auront pas encore fait faire ladite quantité de II^M pippes ». Cela n’était pas rien puisque les comptables estiment que les « XV^c [1500] pipes de faitz [...] peuvent revenir comprins les fustailles a 12^M [12 000] livres⁷⁶ ».

73. Dom MORICE, III, 1250, 1355.

74. CSP Domestic: Elizabeth, Addenda, p. 501-502. Je ne sais s’il s’agit ici d’une expédition de colonisation, ou d’une campagne de « commerce armé » illustrant le « lien entre grande pêche et course », pour reprendre les formules et idées d’André Lespagnol (*Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., p. 311).

75. En mai 1568, l’ambassadeur Norris informe Elizabeth que vingt navires de guerre bien armés s’apprêtaient, à Saint-Malo, à faire voile pour une destination que l’on disait être l’Écosse (*Recueil des lettres de Marie Stuart au prince Labanoff*, t. VII, p. 130. Voir MICHEL, Francisque, *Les Écossais en France*, vol. 2, Londres, 1862, p. 63).

76. BnF, Ms. Fr. 15871, fol. 168-169, compte du 10 juillet 1560. Une allusion est faite à ces fabriques de biscuits dans le registre de délibération de Saint-Malo, séance du 15 juillet

Peut-être même, de façon concomitante, Saint-Malo développa-t-elle un chantier naval militaire. Pendant que l'on construit, entre 1509 et 1559, entre quinze et dix-sept galions ou galères à Brest, et quelques grosses unités à Nantes et à Blavet, pour ne parler que de la Bretagne, aucune production de navire royal n'est signalée dans la région malouine. Mais une dépêche écrite de Blois, par Lord Clinton, le 22 février 1560, affirme que la mise en chantier de quarante navires est ordonnée au Havre, et que M. de Fontaines est adressé en Bretagne pour lancer la construction d'un nombre équivalent à Saint-Malo et à Brest. Le diplomate anglais estime qu'ils ne seront pas prêts avant six mois malgré la hâte exigée par le commanditaire royal. Je n'ai pu trouver confirmation de ces chiffres. Assurément, ils expliquent, au moins en partie, la dépense exceptionnelle et considérable consacrée cette même année 1560 par le trésor royal à la marine du Ponant⁷⁷. Nous ne disposons d'aucune preuve formelle de l'ouverture d'un tel chantier à Saint-Malo, mais en novembre de cette année, le conseil de ville décide que les « vieulx navires qui ne pourront plus voiaiger ne seront soufferts estre devant la ville, entre le cay et la grand porte, où se peuvent faire et construire de neuf, et radoubes aucuns navires propres a voiaiger sur mer ». Les propriétaires des épaves qui s'y trouvent déjà devront les déplacer sous peine d'amende⁷⁸. Cela prouve au moins l'intention d'implanter en ce lieu une zone consacrée à la construction de navires d'une certaine importance.

•

Saint-Malo n'a pas excessivement souffert de ces guerres du Ponant, parce qu'elle s'est longtemps située en marge. Mais en a-t-elle bénéficié ? Assurément, elle a profité de cette transition de cinquante ans pour s'adapter au monde nouveau. Pendant que des concurrents potentiels bretons ou étrangers investissaient dans la guerre, ou la subissaient, elle a fortifié ses liens avec la Terre neuve et les zones de pêche qui lui assureront bientôt une suprématie en matière de pêche morutière. Elle a aussi pendant ce temps exercé avec retard, mais par la suite résolument développé, ses capacités à la course en adaptant progressivement sa flotte au « commerce armé ». Elle a utilisé au mieux ses privilèges économiques et contourné, ou habilement utilisé, ses handicaps géographiques. Elle s'exposera ainsi, plus qu'avant, aux convoitises ennemies, sans pour autant devenir résolument port militaire, statut probablement jugé perturbant pour le négoce en raison notamment d'un risque potentiel de détournement des équipages.

Durant ces cinquante années aussi, Saint-Malo a dû s'adapter aux évolutions de la frontière de Bretagne analysées par Pol Vendeville. Sans perdre

1560 : « [...] les biscuitz qui sont auprès d'icelle ville faitz pour le roy » (Archives municipales de Saint-Malo, BB4, f° 69 r°).

77. DUBOT, Éric, « Le crépuscule de l'Auld Alliance : la légitimité du pouvoir en question entre Écosse, France et Angleterre (1558-1561) », *Histoire, Économie et Société*, 2007/1 (26^e année), p. 32.

78. Archives municipales de Saint-Malo, BB 4, délibération du 6 novembre 1560, f° 63 r°.

tout à fait son statut de clef fortifiée de la Bretagne ducal médiévale, la ville semble avoir éprouvé quelques difficultés à s’adapter aux besoins d’une nouvelle ligne frontière, celle du royaume désormais qui devait se garantir en ces quartiers d’une menace essentiellement maritime. Au moment où se termine, du point de vue français, l’affaire d’Écosse, un autre danger menace la ville, celui qui, déconstruisant la frontière maritime linéaire, oblige maintenant la ville à se protéger à la fois de la mer et de la terre en raison des menaces intérieures non sans risques de connexion entre les ennemis de l’extérieur et les huguenots, « rebelles et désobéissants » au roi. En novembre 1561, M. de Bouillé avertit le roi « du grand danger où est la ville de St Malo d’une surprise de nuit par escalle ». Il lui demande une compagnie de gens de pied pour la garnison, ou qu’il « [lui] *pleust faire achever ce boulevard qu’on a surnommé la citadelle qui empesche que sy les ennemis avoient surprins ladite ville qu’ils ne se y peussent fortifier contre le chasteau et que avecques le secours du pais tant de la noblesse que de la commune qui s’amasseroyt incontinant et que l’on feroyt entrer par ledit boulevard*⁷⁹ ». Cette « *crainte que l’on a des Angloys et mesmes de ceux qui tiennent en ce royaulme contre le roy, et de l’intelligence que peuvent avoir ensemble*⁸⁰ » sera désormais constante. En février 1563 encore, les nouvelles d’une levée de gens de guerre en Angleterre qui délibéreraient de faire descente en Bretagne préoccupent d’autant plus le gouverneur de Bretagne et les Malouins que l’amiral de Chastillon⁸¹ est en Normandie « avec nombre de cavaliers qui voltige par sur le pays⁸² ».

Un ensemble de singularités caractérise alors Saint-Malo : son sentiment collectif diffus d’une originalité politique et économique, comme celui d’une interface de Bretagne et de France, le bénéfice qu’elle tire de privilèges qui font de son havre un quasi port-franc voire « extra national »⁸³ ; sa participation réduite à l’effort général de guerre ; ses capacités d’adaptation économique opportuniste aux difficultés du temps ; et la nécessité où elle se trouve bientôt d’assurer sa sécurité à ses portes dans un environnement maritime et terrestre potentiellement menaçant. Ensemble d’autant plus remarquable qu’il préfigure et explique à la fois, de façon exemplaire, le comportement qui sera celui de la ville pendant la Ligue (1588-1598), et contribue déjà à forger la réputation, au demeurant assez mal fondée, d’une République malouine.

79. BnF, Ms. Fr. 15875, f° 262, lettre du 17 novembre 1561.

80. Archives municipales de Saint-Malo, BB 4, délibération du 30 juillet 1562, f° 110 r°.

81. Gaspard de Coligny, seigneur de Châtillon, amiral de France, converti à la Réforme vers 1560. Il avait contribué à la signature du traité de Hampton Court (20 septembre 1562) par lequel les protestants français avaient livré Le Havre aux Anglais. On comprend ainsi la crainte particulière éprouvée par les Malouins.

82. Archives municipales de Saint-Malo, BB 4, délibération du 30 juillet 1562, f° 157 r°, délibération du 25 février 1563 (n. st.). Le même danger est redouté par Monsieur d’Étampes en juillet 1565 (BnF, Ms. Fr. 15881, f° 189).

83. LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., p. 62-63.

RÉSUMÉ

L'histoire de Saint-Malo comporte quelques zones d'ombre, en particulier pour la première moitié du XVI^e siècle. La Bretagne, d'abord comme duché souverain associé et plus tard comme province, faisant partie intégrante du Royaume, est à cette époque totalement et directement engagée sur ses côtes et même sur son sol dans des conflits internationaux sporadiques opposant les forces navales et terrestres françaises à celles des Anglais, Écossais, Espagnols et Flamands. Au contraire de Nantes, Penmarc'h, Brest, Le Conquet et d'autres ports de moindre envergure, Saint-Malo ne paraît pas prendre part aux concentrations massives de navires et de troupes qui s'organisent en Bretagne comme en Normandie, pas plus qu'elle ne semble fournir des forces navales pour la défense des côtes et la protection de convois, ou être engagée de façon intensive dans les guerres navales. Ce fait est curieux si l'on considère l'histoire ultérieure de la ville et nous amène à questionner le potentiel économique et maritime de Saint-Malo pendant cette période, ainsi que l'origine de son pouvoir économique.

ABSTRACT

The history of Saint Malo still has many blind spots, particularly the one that covers the first half of the 16th century. Brittany, as a sovereign associate duchy and then as a province of the kingdom, was at that time totally and directly engaged on its coasts and even on its soil in a sporadic international conflict opposing the French, English, Scottish, Spanish and Flemish naval and land forces. Contrary to Nantes, Penmarc'h, Brest, Le Conquet and many much smaller ports, Saint Malo seems neither to have taken part in the numerous and often massive ship and troop concentrations that took place in Brittany as well as in Normandy, nor to have supplied the naval forces in charge of the defence of the coasts and the protection of the convoys, nor to have engaged intensively in this naval war. The fact is intriguing considering the future history of the town and leads us to question its economic and maritime capacities during this period and the origin of its economic power.